Rok III. Dnia 15. maja 1897. Nr. 10.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył
STANISŁAW MAJEWSKI.
(Ciąg dalszy.)



II.

Ełk. — „Gazeta ludowa“. — Powiaty mazurskie. — Kolonizacya. — Prusowie.



A więc Ełk, miasto, o którem marzyłem od chwili wyjazdu z Warszawy. Z góry już wiedziałem, że będzie niemieckiem, jak wszystkie miasta na Mazurach, dla tego też odrazu postanowiłem odszukać redakcyę „Gazety ludowej“, w której spodziewałem się znaleźć odżywczą krynicę dla mojego zmęczonego niemczyzną umysłu. Pierwszy spotkany listonosz, a jak tu lepiej nazywają „listowy“ wskazał mi żądany adres. „Gazeta ludowa“ istnieje dopiero od nowego roku 1896, pod kierunkiem p. Karola Barkego, dzielnego Mazura, wychowanego jednak w Warszawie. Gazeta drukuje się szwabachą t. j. czcionkami gotyckiemi w celu uczynienia jej dostępniejszą dla mazurskiego ludu, który innego alfabetu prawie nie zna. Wydawnictwo w polskim języku nie jest tutaj pierwszą próbą. W latach 1842—44 i 1849—50 wychodził miesięcznik pod tytułem „Przyjaciel ludu Łecki“ także szwabachą drukowany, obecna więc gazeta stanowi już duży postęp, bo wychodzi 2 razy tygodniowo.

P. Barke, wzruszony snać tem, że się ktośkolwiek jego Mazurami zaciekawił i zechciał je zwiedzić, przyjął nas z otwartemi rękami i nieomieszkał udzielić wielu cennych wskazówek, któremi, choć w krótkości, z czytelnikami podzielić się muszę, aby dać wyobrażenie o geograficznym podziale kraju.

Mazury składają się z 10 powiatów: 1. Łącki z miastem Ełkiem (niem. Lyck), 2. Margrabowski z miastem Olecko, 3. Jańsborski (Johannesburg), 4. Lecki z miastem Lec (Lötzen), 5. Szczycieński (Ortelsburg), 6. Ządzborski, 7. Nidborski (Neidenburg), 8. Rostemborski (Rostenburg), 9. Węgoborski (Angerburg), ostatnie cztery z miastami tegoż nazwiska i 10. Ostródzki z miastem Ostródz (Osterode). (Dla łatwiejszego zoryentowania się, załącza się mapka).

We wszystkich tych powiatach miasta i miasteczka, oraz wszystkie władze są bezwarunkowo niemieckie, wsie jednak i cała ludność wiejska i robocza są znów polskie i to zwartą masą; zaledwie dopiero w północnych powiatach Węgoborskim i Rostenborskim Niemcy są wszędzie w przewadze.

Miasto Ełk, położone nad pięknem, zgiętem w postać ogromnego rogala jeziorem, położone na wzgórzu posiada do 12.000 ludności (w tem 7.000 polskiej). Istnienie tego miasteczka sięga bardzo dawnych czasów, bo historyk Grunau przypuszcza, że w 1273 r. Ełk już istniał. Tędy to ongi musiały iść wyprawy z państwa Rzymskiego po bursztyn do Bałtyku, bo znajdowano tu monety kanciaste cesarza Aureliusza.

Powiat Łecki posiada ludności przeszło 50.000, w tem 80% polskiej.

Że Ełk miał od dawna ludność tylko polską, to nie ulega wątpliwości, bo ziemie dawniej pruskie t. j. przez plemię Prussów, pokrewne Litwinom, zamieszkałe (Prussowie już obecnie zupełnie wyginęli), kolonizowane były od północy przez Niemców, od południa zaś przez Mazurów, chętnie osiadających pod panowaniem Krzyżaków i przez tych ostatnich również chętnie przyjmowanych.

Kolonizacya ta, posuwająca się z dwóch stron, wypierała biednych Prussów przewagą kultury. Prussowie, opierając się przyjęciu chrześcjaństwa, cofali się coraz na wschód, a częściowo zapewne i asymilowali się z napływającym żywiołem. Nie chcąc przyjąć zbiorowo nowej wiary, nie stworzyli ogniska oporu i powoli, nieświadomie prawie, zlali się z kolonistami.

Dzisiaj próżnoby kto szukał przedstawicieli tego narodu na jego starych siedzibach. Zniknął z powierzchni ziemi tak, jak giną obecnie szlachetne żubry w swoich odwiecznych litewskich puszczach.

(C. d. n.)



Wycieczki klubowe.

(Wniosek przedłożony na Walnem zgromadzeniu Lwowskiego Klubu Cyklistów).

Sprawa, w której pragnę głos zabrać, jest jedną z najżywotniejszych spraw każdego towarzystwa, mającego na celu rozwój naszego sportu — jest to sprawa wspólnych wycieczek klubowych. Wiadomo wszystkim, że rozwój sportu kołowego le-

żący naszemu klubowi najwięcej na sercu, może być propagowany w szersze koła publiczności trzema sposobami, które muszą ile możności równocześnie być zastosowane; — do sposobów tych liczę:

1. urządzanie przyciągających a więc miłych dla wszystkich wycieczek,

2. urządzanie korsów, konkursów turystycznych, popisów w jeździe sztucznej, jazd na przełaj i t. p., wreszcie

3. urządzanie wyścigów.

Dwa ostatnie rodzaje ćwiczeń i propagowania sportu kołowego są nieco nowsze w naszym klubie a jednak stoją już pod względem organizacyi daleko wyżej od pierwszego, zasadniczego, t. j. urządzania wycieczek wspólnych. Klubowych wycieczek udanych było za mej pamięci tak mało, że nie mogą iść pod uwagę w przeciwstawieniu do całego mnóstwa, które się nie udawały.

Gdzie przyczyna tego?

Bawiąc przed kilku laty w Gracu, zostałem wprowadzony do tamtejszego klubu damskiego, liczącego wówczas około 18 członków czynnych, z których 16 bawiło pod ten czas w Gracu. Na wycieczkach klubowych widziałem raz 14 uczestniczek, raz 13 a raz 16. Nasz klub liczy z wielką górą 100 członków a na udanych wycieczkach naliczyłem 12 do 18 uczestników.

Gdzie przyczyna tak małego udziału?

Istnieją u nas, jak i wszędzie, cykliści młodzi duchem i ciałem, o silnych mięśniach, wspaniałych płucach i doskonale lekkich kołach — są i inni, starsi duchowo lub fizycznie, spokojni, którzy całe życie siedząc nad książkami w swych biurach czy urzędach doprowadzili swe bicepsy do częściowego zaniku, stos kręgowy zgięli w kabłąk a płuca zamienili w dwa płatki, nie grubsze od flaneli a odbywające od biedy w zwykłych warunkach funkcye oddechowe. — Są u nas ludzie, którzy uważają sobie za punkt honoru przebyć przestrzeń 25-kilometrową w godzinie, i jeszcze odliczyć parę minut na przestanki, których nie było — są znowu i tacy, co po całotygodniowej ciężkiej pracy chcą się przewietrzyć, wetchnąć balsamiczne wyziewy naszych szpilkowych lasów i rozprostować zgarbione plecy.

We wspólnej wycieczce klubowej wszystkie te żywioły zgromadzają się dajmy na to w kawiarni Schneidra, zbliżeni solidarnością koleżeństwa po kole i wyjeżdżają do, przypuszczam, Lubienia. Do rogatek jako tako, choć już prezes i kapitanowie jazdy muszą nieraz używać lassa na chwytanie wyrywających się z szeregu. Ale za to za rogatką. . . . Unieście się panowie koledzy po kole ze mną balonem nad szosę, nie wysoko ale tak, by conajmniej 15 kilometrów drogi módz objąć wzrokiem, — cóż ujrzymy?

Oto przy 20 kilometrze lubieńskim pędzi spurtem rozbita gromadka wyścigowców na kołach 10-cio lub 12-stokilowych, nie obarczonych nawet ani kluczem francuskim, ani pompką, często ani dzwonkiem.

Mniejwięcej około 10. kilometrowego słupka sadzi liczniejsza nieco, ale w długiego węża wysunięta gromadka weteranów koła, którzy w swej ambicyi nie mogą zostawać w tyle, ale dla braku treningu nie mogą znowu nadążyć wyścigowcom „folblutom". Ludzie ci starsi, biegli w jeździe wszelakiej, koła ich 14 do 16 kilowe, opatrzone wszelkiemi niezbędnemi narzędziami w torebce.

Od nich wstecz patrząc widzimy tu i owdzie po jednym cykliście, między którymi zrozpaczony kapitan jazdy klnie po cichu. Tak aż do 6 kilometra, tu bowiem znowu większa garstka współwycieczkujących pozostała na samym tyle. Ludzie to starsi lub niedawni adepci sportu kołowego, o różnobarwnych strojach, z kołami od 16 do 24 kilowymi, obarczonemi conajmniej 5 kilowym ładunkiem kurtek, płaszczów gumowych, narzędzi, latarek, pomp, bajecznie nieraz długich, i t. p. Posuwają się oni zwolna i śmieją się z waryatów (sit venia verbo), którzy popędzili naprzód na złamanie karku.

Balon już niepotrzebny, usiądźmy na werandzie restauracyjnej w Lubieniu. O godzinie 4-tej wpadają wyścigowcy w krótkich po sobie odstępach czasu, zziajani, spoceni, i walą w siebie olbrzymie masy szpricerów oznajmując sobie wzajemnie, że to nie żadna przyjemność taka wycieczka z pędzlarzami (sit venia verbo) i obiecują sobie, jeździć odtąd tylko w swojem towarzystwie. Około wpół do piątej jawią się najdzielniejsi z weteranów, a o 5-tej są już wszyscy weterani i krzepią się befsztekami.

Czy to wyścigi? — pytają zaciekawieni goście kąpielowi.

Nie, to wspólna wycieczka klubu.

Około 6-tej są wreszcie i nachcyglery a wpół do 7-ej brakuje już tylko pięciu, o których grono orzeka z pewnością, że musieli się wrócić.

Jazda z powrotem. O godzinie 9-tej wyścigowcy i najdzielniejsi z weteranów są już u Bayera. Około 11-tej bez latarek po większej części wraca druga partya a najsłabsi nocują w Lubieniu, bo umyślili nazajutrz rankiem dopiero powrócić do rodzinnego grodu i już nigdy z waryatami (sit venia verbo) nie jeździć, bo nie ma w tem żadnej przyjemności.

Oto w przybliżeniu obraz wspólnej wycieczki klubowej.....

Wycieczki należy zreformować, jeżeli mają się udawać a temsamem nie chybiać swego celu t. j. utrzymanie solidarności ścisłej między członkami klubu. Sądzę, że najlepiej uskutecznić się to da w sposób następujący:

Klub składa się i zawsze składać się będzie ze zwyż opisanych, że tak powiem, kategoryj jeźdźców, trudno jednak żądać od wyścigowców i

dzielnych weteranów, by jechali po 10 kilometrów na godzinę dla własnej przyjemności, a jeszcze trudniej bo wprost niepodobna zmusić wolnojeżdżących do przebywania w godzinie przestrzeni 25-o-kilometrowych. Niechaj więc obaj kapitanowie jazdy, bo dwóch musi być, ułożą się między sobą i każdy niech obejmie do prowadzenia jednę z dwóch kategoryj. I to albo wycieczka zapowiada się całodniowa dla szybszych jeźdźców i prowadzi ją jeden z kapitanów n. p. do Lubienia, Czerlan i Gródka — półdniowa zaś złożona z wolnojadących pod kierownictwem drugiego kapitana wyjeżdża o 4—6 godzin później, jedzie do Gródka, tam łączą się obie partye i pod wodzą obu kapitanów wracają razem do Lwowa, aby dać miastu obraz łączności i liczebnej siły klubu.

Albo też wycieczka zapowiedziana półdniowa dla obu kategoryj, zaraz po wyjeździe za rogatki dzieli się dowolnie (przyczem sam każdy najlepiej oceni swe siły) na dwie grupy prowadzone każda przez swego kapitana i zjeżdżają się w oznaczonym punkcie. Rzeczą kapitanów jazdy, wynikającą z doświadczenia i taktu jest dać i utrzymać w swej grupie tempo około 12 i 18 kilometrów na godzinę, której to chyżości każdy w swej grupie z łatwością wydoła a wyrywanie się wszelkie bez względu na godność wyrywającego się niechże raz będzie w — że tak powiem — urzędowych wycieczkach klubu surowo wzbronione a nawet odpowiednio karane.

Jestem głęboko przeświadczony, że tych słów kilka trafi do przekonania wszystkim lubiącym wspólnie wycieczkować i że głosować będą za moim wnioskiem — a wtenczas wycieczki klubowe staną się raz przecie tem, czem być powinny t. j. największym punktem atrakcyjnym życia klubowego a co do obu opisanych kategoryj będzie można powiedzieć, iż zostanie „i wilk cały i koza syta".

Dr. Henryk Mikolasch
członek komisyi sportowej L. K. C.



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

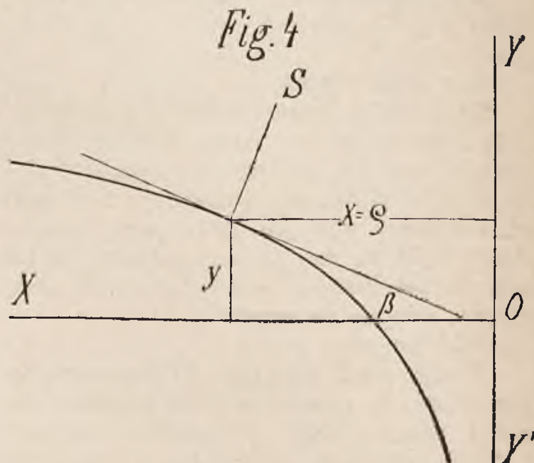
Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER
(przedrukowane z „Czasopisma technicznego).
(Ciąg dalszy).

II.

Nasuwa się teraz pytanie, jaki nadać kształt profilowi poprzecznemu powierzchni toru w łuku, uwzględniając okoliczność, że przy znacznej tegoż szerokości promień krzywizny wewnętrznej i zewnętrznej krawędzi znacznie się od siebie różnią (np. fig. 1).

Obierzmy w tym celu środek łuku O (fig. 4) za początek, a płaszczyznę pionową przez ten środek przechodzącą za płaszczyznę współrzędnych.



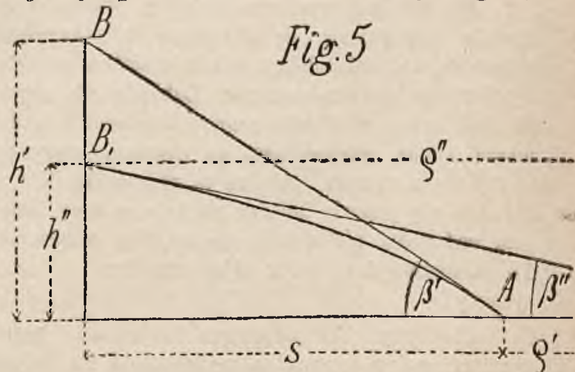
Natenczas będzie dla dowolnego punktu profilu $x=\varrho$, $\frac{dy}{dx}=\text{tg}\,\beta=\frac{c^2}{g\varrho}=\frac{c^2}{g\varrho}\frac{1}{x}$. Całkując powyższe równanie różniczkowe otrzymamy:

$$\log(x-a)=\frac{g}{c^2}y \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \quad 3)$$

jako równanie krzywej profilu, przyczem a jest dowolną stałą całkowania, zależną od położenia osi X. Gdy przesuniemy tę oś przez punkt $x=1$, natenczas będzie $\log(1-a)=0$, a zatem $a=0$ i równanie profilu przybierze najprotszy kształt:

$$\left.\begin{aligned} \log x &= \frac{g}{c^2}y, \text{ albo} \\ x &= e^{\frac{g}{c^2}y} \end{aligned}\right\} \quad . \; . \; . \; . \; 4)$$

Jestto równanie logarytmiki o pionowej asymptocie YY'. Jeżeli więc (fig. 5)



normalna linia obiegu jest zakrzywiona promieniem ϱ', zaś wewnętrzna krawędź toru o szerokości s promieniem $\varrho''=\varrho+s$, natenczas zamiast zastosować na całej szerokości toru przechyłkę β' wywołującą podwyższenie zewnętrznej krawędzi h' wystarczy urządzić wzniesienie zewnętrznej krawędzi h'', zakrzywiając jednak profil podług równania 4).

Zastosowanie jednak takiego, nieco trudniejszego do wykonania profilu, opłacićby się mogło w praktyce tylko przy bardzo małych promieniach wewnętrznych, np. przy torach zimowych krytych; pomijam zatem na razie wszelkie rachunki do wytoczenia i praktycznej konstrukcyi takiego profilu służące.

III.

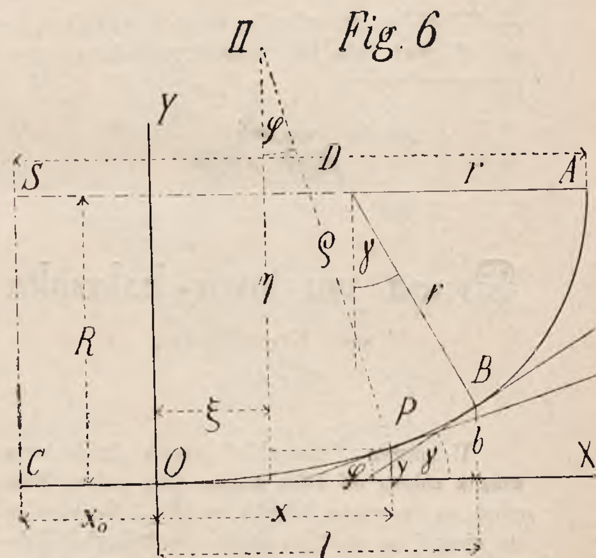
Zaraz przy pierwszych torach, jakie zbudowano przed kilku laty, okazała się pomimo małej, zwykle niedostatecznej, gdyż na oko urządzonej przechyłki, trudność w połączeniu łuku z prostą, wzrastająca szybko z powiększeniem prędkości kół i co zatem idzie z powiększeniem przechyłki. Radzono sobie więc najczęściej w ten sposób, że zewnętrzną krawędź toru na początku lub końcu łuku łączono jednostajnym zwykle dość stromym spadkiem z niepodwyższoną zewnętrzną krawędzią w prostej części toru, a nadto zmniejszano nieco przechyłkę w początkowej lub końcowej części łuku. W utworzonem w ten sposób przejściu łączono przeciwległe punkty obu krawędzi profilami prostymi, a wreszcie poprawiano jeszcze empirycznie całą tę powierzchnię (należącą w części do paraboloidy hyperbolicznej) idąc za wskazówkami próbujących wyścigowego „tempa“ jeźdźców.

Nie wywołano jednak nigdy zupełnego zadowolenia wyścigowców, którzy narzekali ciągle, że w tem miejscu „rzuca“. Że to jest rzeczą oczywistą, wynika już ze starej zasady: *„natura non facit saltus“*, która w tym przypadku wyłania się z następującego rozważania:

Poruszające się koło musi być w łuku nachylone do pionu pod stałym kątem α, w prostej zaś musi być pionowe. Przy przejściu zatem z łuku w prostą, musiałby kąt nachylenia z wartości α spaść nagle do zera, co jest bez współdziałania nagłej bocznej siły, rodzaju szarpnięcia niemożliwe. „Jednakże cykliści jeżdżą doskonale po takich torach“ — odpowie niejeden z czytelników bez namysłu. — Naturalnie, że jeżdżą, ale obserwując dokładnie ich jazdę, zobaczymy łatwo (np. na śladach kół), że z ruchu po kole nie przechodzą oni odrazu w prostolinijny, lecz opisują krzywą o coraz łagodniejszej, a wreszcie znikającej krzywiźnie (lub też, co na jedno wychodzi, o rosnącym aż do nieskończoności promieniu krzywizny), czyli po prostu wkładają sobie sami **krzywą przejściową**. A ponieważ kształt powierzchni toru tej krzywej nie odpowiada, więc też, rzecz jasna, powstają nieregularności ruchu t. j. „rzucania“.

Udowodniwszy, jak sądzę, dostatecznie potrzebę i pożytek krzywej przejściowej, przechodzę do ustawienia wzorów dla tejże.

Niech będzie (fig. 6) $ABOC$ ćwiartką normalnej linii obiegu, AB łukiem o promieniu r, BO krzywą przejściową o



zmiennym promieniu krzywizny ϱ, $OC=x_0$ połową prostej, O początkiem krzywej i zarazem początkiem współrzędnych, B końcem krzywej o współrzędnych l, b; wreszcie γ kątem, jaki z osią XX' tworzy styczna do krzywej przejściowej i łuku w punkcie B — natenczas musi szukana krzywa dogadzać przedewszystkiem warunkom:

$$\text{Dla } x=0 \text{ ma być } \frac{dy}{dx}=0 \text{ i } \varrho=\infty,$$

$$\text{czyli przechyłka } \operatorname{tg}\beta=\frac{c^2}{g}\frac{1}{\varrho}=0 \quad . \quad . \quad . \quad a)$$

Dla $x=l$ ma być $\frac{dy}{dx}=\text{tg}\gamma$ i $\varrho=r$, a

więc przechyłka $\text{tg}\beta=\frac{c^2}{g}\cdot\frac{1}{r}$ . . . . . 4)

Pomiędzy O a B ma teraz przechyłka w sposób ciągły i najprotszy przejść przez wszystkie wartości od 0 aż do $\text{tg}\,\beta=\frac{c^2}{g}\cdot\frac{1}{r}$. Najracyonalniej na pozór dałoby się to osiągnąć przez przyjęcie liniowej zależności przechyłki od długości łuku krzywej, jednakże równanie różniczkowe, wyrażające ten warunek, jest tak trudnem do całkowania, że nie ma mowy o zużytkowaniu go do naszego celu. Jedyny stosunkowo prosty, a dla praktyki zupełnie wystarczający kształt krzywej przejściowej otrzymamy, kładąc:

$$\varrho=\frac{a^2}{x} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 5)$$

czyli robiąc przechyłkę proporcyonalną do x (a^2 jest stałym współczynnikiem proporcyonalności). (C. d. n.)

Druga wystawa kolarska w Berlinie.

(Ciąg dalszy).

U maszyn „*Columbia*" stanowi każda korba wraz z połową osi jednę sztukę. Obie połowy połączone są wewnątrz łożyska na klin. Nie chce mi się wierzyć w praktyczność tej konstrukcyi. Natomiast z całem uznaniem wspomnieć muszę o osadzie sprych w tych kołach, zupełnie podobnej do systemu patentowanego przed czterema laty przez znakomitą firmę angielską „*New-Rapid*". Jak wiadomo pękają sprychy z reguły (i to pomimo zgrubienia) tuż przy naklepanej główce, albowiem są w tem miejscu zgięte pod kątem prostym. W powyższym systemie przechodzą sprychy b e z z g i ę c i a przez odpowiednie uszka na obwodzie rury łożyskowej umieszczone.

Obejrzawszy nakoniec amerykańskie koła „*Crescent*" i znane i wypróbowane u nas „*Premiery*" używające konsekwentnie rur „*Helical*", możemy się udać do bocznej galeryi, zajmowanej przez grupę drugą, aby przedewszystkiem zobaczyć pneumatyki, inne bowiem rodzaje obręczy już poznaliśmy.

Pomiędzy licznymi obecnie używanymi systemami pneumatyków, które zasadniczo od paru lat nie bardzo się zmieniły, odróżnić można trzy główne typy występujące prawie od początku istnienia nadymanych obręczy. Pierwszy reprezentowany jest przez powszechnie znany „*Dunlop*", drugi najwięcej w Niemczech rozpowszechniony przez „*Continental*", trzecim zaś mającym licznych zwolenników w Ameryce jest typ *jednorurowy*.

Ostatni zawdzięcza wydobycie go z zapomnienia i udoskonalenie głównie wielkiemu rozpowszechnieniu dzwon drewnianych. Pneumatyki bowiem dwu pierwszych typów wywierają brzegami płaszczów silny nacisk na wystające krawędzie dzwon (rozpierają je); ponieważ zaś drzewo ma najmniejszą wytrzymałość w kierunku poprzecznym do włókien, przeto albo trzeba konstruować szersze i silniejsze dzwona niż dla pneumatyków jednorurowych, lub też, jak to przy marce „*Cleveland*" wspomniałem, użyć wypada dzwon złożonych z drzewa i stali. W obu razach dzieje się to z uszczerbkiem dla lekkości, która jest jedną z korzyści wynikających z użycia drzewa. Wystawione tu pneumatyki jednorurowe są po największej części zarazem „*self healing*" t. j. po przedziurawieniu naprawiają się same, lub przez odpowiednie naciśnięcie palcami. Zupełnie podobny system znany był u nas przed trzema laty pod nazwą „S i l v e r t o w n - C l o s u r e", lecz nie wiadomo mi jakim się okazał w praktyce. Obecnie budzi on we mnie zaufanie, gdyż miałem w rękach całe obręcze i kawałki i przekonałem się o nadzwyczajnej przyczepności niewulkanizowanego kauczuku, którym wnętrze rury jest wyścielone. Rozdarty kawałek takiego kauczuku zlepia się pod naciskiem palców tak silnie, że znów całość stanowi, nie wiem jednakże jak długo ta własność pozostaje niezmienioną. (Dokończenie nastąpi).

M. H.

KORESPONDENCYE.

We Lwowie w maju 1897.

(Wycieczka O. K. S. L. i wyścig w Gródku, — przymusowa asekuracya, — nasi paradjerzy, — nasze piękne panie).

Jeżeli kto, to nasi kolarze mieliby najwięcej powodów aż nazbyt często powtarzać zdanie śp. Jana Lama, iż „za naszą kochaną ojczyznę można się dać łatwo zabić, ale wymieszkać w niej trudno". Ile mnie pamięć nie myli, w ciągu trzech lat ostatnich trzecia wycieczka inauguracyjna odbywa się podczas ulewnego deszczu po grząskiem i ślizkiem błocie, a zeszłego

roku, ani jedna, zapowiedziana na niedzielę lub święto nie obyła się bez ulewy. W obec tego, czyż można się dziwić, że i w tym roku w niedzielę dnia 2. maja towarzyszył nam deszcz w naszej inauguracyjnej wycieczce do Gródka. Mokliśmy i suszyliśmy się na przemian zanim w stanie pożałowania godnym stanęliśmy na tamtejszym rynku, gdzieśmy ku uweseleniu licznych widzów odbyli powolny wyścig na przestrzeni 90 metrów. Pierwszą nagrodę latarkę — otrzymał Komuniewski, drugą cyclometr — Ligęza, trzecią pompę — naczelnik Durski. O godzinie 10. w nocy stanął na dworcu lwowskim pociąg dążący ze strony Gródka wiozący 41 rowerów, czterdziestu kolarzy i jednę kolarkę. Trochę to wstyd przyznać się do tego — lecz czyż można było inaczej — powiedzcie, którzyście tam byli?

Zarówno Wydział Sokoła Lwowskiego jakoteż większość członków nadzwyczajnego Walnego zebrania zwołanego na dzień 8. maja — podzieliła zapatrywania pana (g) wyrażone w numerze 9. „Koła“, gdyż unieważniono poprzednią uchwałę w sprawie podniesienia rocznej wkładki o 1 zł. 50 ct., w zamian za co miał być każdy kolarz przymusowo asekurowany od wypadku. Na ten temat dużo dałoby się za i przeciw powiedzieć — na razie jednak druhowie Małaczyński i Kulikowski podnieśli tyle i tak przekonywujących argumentów przeciw, że zgromadzenie nie mogło się oprzeć ich wymowie i fachowej znajomości przedmiotu.

Ponieważ co raz częściej zdarza się widywać po ulicy, na zamku, lub placu powystawowym „paradjerów“, którzy założywszy ręce po napoleońsku — jeżdżą nie trzymając się rączek — zebranie poleciło wydziałowi, aby tych członków delikatnie przestrzegł przed konsekwencyami takiej jazdy, a za którą c. k. policya mniej delikatnie zaprotestować gotowa. — Może to ładnie taka jazda wygląda — sądzę jednak, że właściwszą by ona była w cyrku, na popisie, lecz nie na ulicy — a że powagi kolarzom nie doda, to pewna.

Na zakończenie z pociechą donieść wam muszę, że oprócz siedmiu artystów tutejszego teatru jeżdżących na kole, świeżo wstąpiły do naszego cechu panie: Stachowiczowa, Bednarzewska, Gromnicka, a znam jeszcze jednę, która ma też po temu wielką ochotę, ale mi mówić o tem zakazała.

Ano — niechżeż nam uprzyjemniają wycieczki, gdy niebo tak niełaskawe i pogody nie daje. *(aż.)*

Wiedeń, dnia 9. maja 1897.

Dla kolarzy w Wiedniu nastała nowa era. Z dniem 1. maja br. zniosło c. k. Namiestnictwo numera, legitymacye, egzamina i dotychczasowe taksy. Ruch też kolarski wzmógł się znacznie. Nowe przepisy policyjne są też łagodne i zostawiają cyklistom wiele swobody, a szczególnie zasługuje na uwagę otwarcie Prateru, tej dotychczas zupełnie zamkniętej, kolosalnej części miasta. Namiestnikowi hr. Kielmanseggowi, zwolennikowi sportu kołowego zamierzano urządzić 1. maja różne owacye, on jednak prosił o zaniechanie, skończyło się więc tylko na tem, że w Praterze na ścianie restauracyi „Lusthaus“ wielu cyklistów przybiło, swoje obecnie zbyteczne numera, które na drugi dzień znikły... Wiele towarzystw kolarskich urządziło się praktycznej; ku uwiecznieniu i przekazaniu potomności kolarskiej dziejów cyklistów z r. 1897 ozdobiło ściany klubowe numerami członków swoich.

Na dzień 26. b. m. pod honorowem przewodnictwem hr. Kielmansegga przygotowuje się wielkie corso kwiatowe cyklistów, na cele towarz. „Złoty krzyż“. Zajęcie się tą sprawą jest olbrzymie; posiedzenia komitetu odbywają się w sali Namiestnictwa, a rozgałęziony komitet liczy przeszło 100 pań i tyleż panów. Corso odbędzie o godz. 5 popołudniu na głównej aleji w Praterze, gdzie również ustawionych będzie 16 kiosków, w których nadobne córy naddunajskie wyciągać będą resztki mamony z kieszeni nie „radlującej“ publiki. Wstęp na kole na corso kosztuje 1 koronę. Dotychczas zgłosiły się liczne kluby wiedeńskie, które wystąpią oficyalnie i gromadnie, a oprócz tego zgłosiły się miasta: Praga, Berno, Lublana, Abazya, Monachium i inne. Dla klubów przeznaczone są nagrody honorowe.

Na arenie wyścigowej w Praterze życie się budzi, spotykamy tam znanych wyścigowców Reiningera, Wokurkę, Larwina, Gossa, Ortnera i innych, którzy się sposobią do zbliżających się wyścigów w bieżącym miesiącu. Na Zielone święta przygotowuje austr. „Touring Club“ amatorski wyścig drogowy Wiedeń-Berno, gdzie odbędą się w połączeniu międzynarodowe wyścigi na torze.

Polski klub kolarzy, będący w zawiązku, mimo że statut nie uzyskał jeszcze zatwierdzenia rozwija się pomyślnie i zyskuje z wielu stron zainteresowanie. Niektórzy członkowie przyszłego klubu urządzają prawie codziennie małe wycieczki w okolice Wiednia. Walne zgromadzenie odbędzie się w najbliższym czasie, do czego komisya statutowa poczyniła już kroki, również zamówioną została bardzo gustowna odznaka klubowa. Prywatnie zgłosiło się kilku amatorów klubu wziąć udział w corsie kwiatowem, a zatem młody nasz klub będzie również reprezentowany i wystąpi po raz pierwszy publicznie. Al Heil!

W. Krzepowski.



Paryż w maju 1897.

Dziennik tutejszy „Le Journal“ urządził w niedzielę 2. maja ciekawe doświadczenie. Chodziło o rozwiązanie pytania, czy cyklista z depeszami może się wymknąć balonem z obleżonego miasta i ujść pogoni nieprzyjacielskich kolarzy czyhających na niego. Przypuściwszy tedy, że Paryż jest obleżony jak w r. 1871 — puszczono z gazowni la Vilette balon „le Journal“. Udział publiczności był ogromny i zainteresowanie się wielkie. O godzinie 3 popołudniu puszczono sznury łódki, w której obok aeronauty p. Hervien i korespondenta dziennika, zajął miejsce „aero-cyklista“, którego koło zostało przymocowane wśród sznurów. Ładunku dopełniały gołębie pocztowe, które miano puszczać w czasie jazdy. Czas był idealny. Pogoda prześliczna, ciepło, lecz prawie zupełny brak wiatru. Balon przez długi czas wisiał nad miastem, potem popłynął w kierunku północno zachodnim. Kolarze nieprzyjacielscy, którzy już przedtem udali się w tym kierunku, nie spuszczali go z oczu, i gdy opadał chcąc wysadzić cyklistę, zbliżali się natychmiast chcąc go pochwycić. Musieli aeronauci-kolarze radzi nieradzi wzbijać się znowu w obłoki. Nie dosięgli jednak ani razu wysokości 2000 m. Dopiero w okolicy Enghiren chwila zdała się sposobną. Balon dotknął ziemi niedaleko lasu. W jednej chwili nadbiegli jednak kolarze i pochwycili posłańca, jak jabłko z drzewa spadające. Tak tedy wysłanie depesz z obleżonego miejsca przez aero-cyklistę, zdaje się być, wśród dnia i przy słabym wietrze,

niemożebnem. Gołębie puszczone wśród drogi, przybyły do Lille (210 km.) w 3 godz. Ładny rekord!

Francuska Unia kolarska (U. V. F.) urządza kilka razy do roku wyścig 100 km. o dyplom. Dnia 2. bm. przeszło 10 kolarzy stanęło przy starcie w Montegeron. Pierwsi przebywają tę przestrzeń zazwyczaj w 3 godz., każdy przybywający w mniej niż 6 godz. dostaje ładny dyplom, który go uwalnia od próbnego biegu przy wstąpieniu do wojska jako cyklista.

Dnia 15. o 6 wieczorem rozpocznie się wyścig z Bordeaux do Paryża. O wyniku napiszę przyszłym razem. Huret sławny na torze, bierze w nim udział, wielka kwestya, czy się okaże wytrwałym na gościńcu.

J. F.



Jazda na kole

ze stanowiska naturalnego sposobu leczenia.

Wykład dra L. Winternitza w wiedeńskiem Tow. naturalnego sposobu leczenia (I. Wiener Naturheilverein).

(Tłomaczył z niemieckiego K. H.).

Jest li jazda na kole dla zdrowia pożyteczną, czy też szkodliwą?



Chcąc odpowiedzieć na postawione mi w ten sposób pytanie, znalazłbym się w niemałym kłopocie. Sprawę tę należy bowiem rozważyć z właściwego stanowiska i to ma być przedmiotem dzisiejszej mojej pogadanki.

Nie ma zapewne lekarza, chociażby on był najwiekszym wrogiem jazdy kołowej, któryby mógł twierdzić, że jazda na kole jest w ogóle dla zdrowia szkodliwą. Każdy lekarz myślący musi się ze mną zgodzić na to, że dla zdrowego człowieka jest jazda kołowa zupełnie usprawiedliwioną. Każdy zdrowy człowiek, pragnie i nadal zdrowym pozostać, pragnie swe zdrowie wzmocnić i utrzymać. Jakiż wpływ wywiera kołowa jazda na człowieka zdrowego i w jaki sposób może służyć do utrzymania zdrowia?

My, mieszkańcy wielkiego miasta, odczuwamy najbardziej potrzebę znalezienia się poza jego murami, by tam świeżem i czystem odetchnąć powietrzem. Nie wielu jednak jest takich, którym pozwala na to praca zawodowa, a jeżeli, to chyba w jakąś niedzielę lub święto mogą oni na kilka zaledwie godzin opuścić duszne i pełne pyłu ulice miejskie, by na łonie boskiej przyrody znaleść tak bardzo im potrzebne wytchnienie i pokrzepienie. Jakże inaczej ma się rzecz z cyklistą, który rozporządzając tem chyżem, niestrudzonem kółkiem, szybko przemyka przez tłok uliczny i w ciągu kilkunastu minut jest już za miastem, wśród pól i lasów. Inny weń wstępuje humor skoro się znajdzie poza wielkomiejskim gwarem; wśród zieleni pól, kwiecia ogrodów, woni lasów zapomina o wszelkich trosk ch i utrapieniach swoboda wstępuje w serce i duszę, — z zamkniętego, zniechęconego mieszczucha inny się robi człowiek, na łonie uroczej przyrody — przynajmniej na tych kilka godzin — wesołość okrasi jego oblicze.

Lecz nie tylko sam umysł człowieka podnieca jazda na kole. Zdrowa czynność soków w organizmie wpływa na człowieka; zdrowie nasze zależy od tego, czy krew się należycie rozdziela i czy czynność wydzielania zbędnych materyi jest należycie uregulowaną. Osiągnięcie i utrzymanie w organizmie należytej wymiany materyi, powinno być staraniem każdego człowieka. Człowiek zdrowy, który zaniedba podniecania wymiany materyi, musi popaść w stan chorobliwy. Przez jazdę na kole osiąga się tę podniętę wymiany materyi w bardzo wysokim stopniu. Każdy kolarz może to potwierdzić, że po dalszej przejażdce uczuwa żywszy obieg krwi i nadzwyczajny apetyt, a to jest oczywistym dowodem dodatniego wpływu jazdy kołowej na wymianę materyi, a z nią i przez nią na rozwój całego ciała Słabsi ludzie, uprawiając rozumnie sport kołowy, osiągną jazdą z pewnością nadzwyczajne pokrzepienie i wzmocnienie organizmu.

Często spotykamy się z twierdzeniem, że przy jeździe na kole narażonem jest serce na zanadto silną pracę, co jest powodem chorób sercowych Jest to rzeczywiście możliwem, lecz tylko w niektórych wypadkach, mianowicie skoro się nie używa jazdy na kole dla wywczasu i rozrywki, lecz się jej nadużywa.

Ależ nietylko jazda na kole, bo tak samo każde przesadne fizyczne natężenie szkodliwy wywiera wpływ na serce. Jeżeli jeździec należycie pojmuje swoje zadanie i nie przesadza, to z pewnością nie będzie zdrowie jego serca narażone na uszczerbek; przeciwnie, w skutek stosownej pracy staje się ono tylko silniejszem, obieg krwi się reguluje, serce lepiej się odżywia. Wielu, którzy mają skłonność do sercowych chorób, mogą serce umiarkowaną jazdą na kole uzdrowić i wzmocnić.

Miarę, do której iść można, przeniósłbym na płuca. Jeździec, oddechający podczas jazdy swobodnie i głęboko, nie potrzebuje się niczego obawiać, ni się krępować. Skoro się oddech staje krótszym i szybszym, nadeszła chwila, która może złe sprowadzić skutki W takim wypadku niebezpiecznie jest jechać dalej w tem samem tempie. Uczuwa się też zaraz przytem pewien ucisk na piersi, a wówczas wskazaną jest bardzo powolna jazda, lub też lepiej zejście z koła. Ważną bardzo jest rzeczą podczas jazdy trzymanie się. Jeżeli się jedzie bez przesadnego natężenia, w spokojnem regularnem tempie, a płuca przytem i klatka piersiowa swobodnie się poruszają, to wówczas niema żadnych obaw o niebezpieczeństwo dla zdrowia. Niektórzy cykliści siedzą na kole jak dżokiej i wyglądają jak niedomknięty scyzoryk. Pomijając nie miły dla oka widok, jaki taki jeździec sprawia jest takie trzymanie się dla płuc i serca wręcz szkodliwem; pierś jest ściśnioną, osierdzie zgniecione, płuca nie mają miejsca do rozszerzania się. Podczas szybkiej jazdy jest takie trzymanie się stanowczo niepomyślnem. Jeżeli dżokiej przybiera taką podstawę, to trwa to u niego tylko kilka minut, kolarz zaś jedzie tak zgarbiony „w fajkę“ całemi godzinami.

(Dokończenie nastąpi).

Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Mówiąc wyżej o korbach i pedałach zwrócić tu musimy uwagę, że są to części koła, które przy upadkach, zderzeniach i t. p. łatwo ulegają zepsuciu. Złamanie korby rzadziej się zdarza aniżeli złamanie osi pedałowej, ale też korba łatwiej ulega zgięciu od osi.

W razie zgięcia korby, należy ją odjąć od osi i na kowadle, a jeżeli go nie ma pod ręką, to na kamieniu przez uderzania młotem lub kamieniem wyprostować. Pedał naturalnie należy przedtem odjąć. Uderzenia nie powinny być zbyt silne, a zwłaszcza uważać należy, aby otworów w korbie nie sklepać i dla tego lepiej tę manipulacyę samemu ostrożnie przedsięwziąć, aniżeli poruczać ją jakiemu wiejskiemu kowalowi, a już jeżeli ktoś nie ma wcale zdolności ku mechanice, powinien być przy całej czynności obecnym i pouczać kowala, co ma robić.

Jeżeli się oś pedałowa skrzywi, należy być przy jej naprostowywaniu jeszcze ostrożniejszym.

Jeżeli się ma pod ręką kowala, to można też wziąć korbę względnie oś pedałową w śrubsztak, a następnie za pomocą wielkiego klucza francuskiego, lub podobnego jakiegoś przyrządu, części zgięte naprostować.

Czytamy też w niektórych poradnikach, że jeżeli oś pedałowa w chwili, kiedy pedał jest na dole, przygiętą jest ku górze, względnie korba na wewnątrz, można wziąć silnie za kierownicę, przygiąć maszynę dla przeniesienia środka ciężkości w przeciwnym kierunku i przez silne naciśnienie nogą na koniec pedału sprostować jego oś. Sposobu tego nie radzimy używać, bo łatwo w ten sposób inną część jakąś naruszyć, zwłaszcza przy lekkiej dzisiejszej budowie kół narazić się na pęknięcie kilku sprych i skręcenie się kół w t. zw. „kapelusz“. (C. d. n.).



KRONIKA.

— W łonie L. K. C. kiełkuje myśl założenia kółka sportowego, któreby się zajęło urządzeniem rozmaitych zabaw i gier sportowych.

— Wycieczka inauguracyjna L. K. C. do lasku na 14 km. w kierunku do Stryja, odbyła się dnia 12. bm. i udała się wyśmienicie. Mimo dnia powszedniego i niepewnej pogody zebrało się około 30 członków, którzy się świetnie zabawili.

— Signum temporis. Bank krajowy we Lwowie urządził dla swych urzędników, przybywających na kołach do biur, remizę na pomieszczenie tych wehikułów.

— Wyścigi drogowe urządza 16. bm. O. K. S. L. z Mikołajowa do Stryja (30 km.), a T. K. W. 23. bm. 10-kilometrowe na szosie stryjskiej pod Stryjem.

— Przebudowa toru wyścigowego L. K. C. raźnie postępuje pod kierownictwem pp. inż. Piżla i Kuschego. Przebudowa robi się według planów inżyniera Maksymiliana Hubera, bawiącego obecnie dla studjów w Berlinie, któremu zawdzięczamy znakomite korespondencye nasze berlińskie, a którego rozprawę opartą na ściśle naukowych podstawach drukujemy właśnie w „Kole“. Rozprawa p. Hubera zajmuje bezprzecznie pierwsze miejsce między pracami, jakie zostały dotąd wydane w tej materyi, toteż zwracamy uwagę towarzystw i klubów mających zamiary budowania torów wyścigowych.

Sam kształt dotychczasowego toru lwowskiego ulegnie pewnym zmianom, a pochyłości na łukach zostaną jeszcze znacznie podniesione, łuki zaś z prostemi połączone zostaną odpowiednemi krzywiznami przejściowemi. Otrzyma też tor obecny zupełnie nową silną powierzchnię z tłuczonego kamienia, powleczoną warstwą smołową (rodzajem asfaltu), która się w praktyce okazała znakomitą, gdyż jest gładką i równą i zupełnie niewrażliwą na kaprysy pogody, która się L. K. C. w zeszłym roku tak dała we znaki.

Roboty ziemne są już na ukończeniu i jest wszelka nadzieja, że tor będzie mógł być z końcem b. m. oddany do użytku.

— Warszawskie T. C. urządza 27. b. m. wyścigi torowe, w których program wchodzi 5 biegów.

— Czytamy w „Cykliści“ że grono cyklistek warszawskich zapragnęło zorganizować własny klub damski.

— Z toru wyścigowego w Warszawie. Tor wyścigowy na Dynasach wre życiem; nasi wyścigowcy przygotowują się nie na żarty do przyszłych zapasów, oddając się z zapałem pracy treningowej. Zwłaszcza w godzinach wieczornych widzieć ich można pracujących w pojedynkę, po kilku, lub też długim sznurem przy pomocy prowadzących ich tandemów lub trypletów. Przeważnie pracują jeszcze na „tempo“ chociaż niektórzy z nich pozwalają sobie już na krótsze lub dłuższe „spurty“. (Cyklista).

— Za przekroczenie przepisów policyjnych we Wiedniu pociągniętych było do odpowiedzialności 76 cyklistów — podczas gdy cyfra ukaranych woźniców wynosiła 404 osób.

— Wielkie corso w Praterze odbędzie się 26. bm. a w razie niepogody 31. Początek o godzinie pół do 4.

— 1 km. w $1:9^1/_2$ zrobił Lambrecht 27. zm. na torze paryskim. (Dotychczasowy rekord Jaap Edena 1:10).

— Austryacki klub wycieczkowy (Oesterr. Touring Club) założony obecnie we Wiedniu, podaje w swoim organie (Centralblatt für Sport und Athletic), jako pierwszą swą zdobycz, budującą się drogę dla cyklistów na przestrzeni od granicy miasta t. j. od Hütteldorf do Purkersdorf — przeszło 8 kilometrów.

— „Cyklist" moskiewski donosi, że turyści moskiewscy Willy Peters i Ryszard Tolzmann wybrali się w sześciotygodniową wycieczkę (około 4500 wiorst), a to na Podolsk, Rostów, Dowsk, Kobryń, Brześć Litewski, Siedlce, Warszawę, Kutno, Koło, Słapcie, Poznań, Kostryń, Berlin, Magdeburg, Brunświk, Hanower, Bremę, Hamburg, Lubekę, Szweryn Rostok, Stralsund i parowcem do Petersburga.

— Słynny paryski trener Chopy Warburton zajął się obecnie trenowaniem Boulay'a, a tak pono jest pewnym jego kwalifikacyi, iż założył się o wysoką sumę, że Boulay zdobędzie tegoroczną „Grand Prix".

— Tegoroczny temat do nagrody paryskiej akademii umiejętności, dotyczy teoryi jazdy na kole i w ogóle postępu na tem polu. Ale w ogóle chętnie dziś dawane bywają przykłady i pytania z dziedziny sportu i tak pewien kandydat filozofii w Tuluzie otrzymał następujące pytanie: „Cyklista przejeżdża przestrzeń 1 kilometra na równym terenie; waga jego wynosi 70 kg., roweru 13 kg. — przyjąwszy że nie ma żadnych uderzeń, ile wyniesie suma jego pracy?

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

WALNE ZGROMADZENIE

Lwowskiego Klubu Cyklistów odbyło się z powodu Świąt Wielkanocnych dopiero dnia 29. kwietnia, w górnej sali gmachu „Sokoła", przy szczupłym udziale członków. U wejścia otrzymał każdy odbitkę sprawozdania Wydziału, tudzież sprawozdania kasowego. Przewodniczący dr. hr. Drohojowski zagaił zgromadzenie o godz wpół do 9-ej.

a.) Protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia

odczytany przez p. G. Neussera przyjęto bez dyskusyi.

b). Sprawozdanie Wydziału

z czynności za rok ubiegły, odczytane przez p. inż. Wł. Piżla, przyjęto bez dyskusyi.

c.) Sprawozdanie komisyi sportowej

z czynności za cały ubiegły rok, wygłoszone przez p. dra M. Dawidowskiego, przyjęto. P. W. Krobicki wnosi interpelacyą do komisyi, dlaczego nie pomyślała o pamiątce dla dra St Niementowskiego za wspaniałe jego zdziałanie sportowe w r. 1896. W odpowiedzi p. dr. Dawidowski okazał odnośną uchwałę komisyi, zaczem p. Krobicki cofnął interpelacyą.

d.) Sprawozdanie kasowe

miał odczytać p. J. Romaszkan, lecz na wniosek p. Krobickiego zwolniono tegoż gdyż każdy otrzymał już odbitkę sprawozdania.

e.) Sprawozdanie komisyi rewizyjnej

zdał p. L. Kozakiewicz. Przyjęto takowe i na wniosek p. Kozakiewicza udzielono absolutoryum ustępującemu Wydziałowi.

f.) Wybory.

Na wniosek p. Krobickiego obrano przez aklamacyą prezesem dra Jana hr. Drohojowskiego, a zastępcą jego również przez aklamacyą dra Maryana Dawidowskiego — poczem Przewodniczący przerwał zgromadzenie na kwandrans, gwoli oddania głosów kartkami i uprosił na skrutatorów pp. Krobickiego i Kuscheego.

Skrutatorowie ogłosili, iż w skład nowego Wydziału weszli, prócz powyższych, pp.: Józef Romaszkan, por. Emanuel Pohl, Gustaw Sehneider, Tadeusz Kuschee, Gustaw Neusser, dr. Henryk Mikolasch, dr. Gustaw Piotrowski, inż. Władysław Piżl, por. Fryderyk Raus i Kazimierz Przybysławski.

W skład komisyi rewizyjnej weszli przez aklamacyą pp. Leon Kozakiewicz, Ludwik Eydziatowicz i Jan Wolski.

g.) Wnioski członków.

1. Reforma wycieczek klubowych na wniosek dra Mikolascha została uchwalona. Na wniosek dra Niementowskiego uchwalono umieścić ją w łamach „Koła". (Zob. str. 98—99).

2. Dr. Dawidowski proponuje przełożyć termin Walnego Zgromadzenia z kwietnia na marzec. Ponieważ nie było większości wszystkich członków, wymaganej do zmiany statutu, przeto zlecono nowemu Wydziałowi zastanowić się nad tą kwestyą i ewentualnie starać się zmianę na następnem Zgromadzeniu uchwalić.

3. Na wniosek dra Dawidowskiego uchwalono polecić Wydziałowi, by zniósł się z Towarzystwem ubezpieczeń dla cyklistów, czy nie możnaby uzyskać zniżki przy pewnej ilości ubezpieczających się

4. Dr. Dawidowski proponuje utworzenie funduszu rezerwowego — polecono więc Wydziałowi zastanowić się pilnie nad tą kwestyą tak, by mógł następnemu Zgromadzeniu przedłożyć dokładny plan utworzenia takiego funduszu.

5. Na wniosek p. Kuscheego uchwalono przedłużyć kontrakt dzierżawny gruntu pod torem wyścigowym.

6. Również na wniosek p. Kuscheego uchwalono postarać się, by wszystkie towarzystwa kołowe wniosły podanie o wolność jazdy

Po kilku jeszcze wnioskach małej wagi, Przewodniczący zamknął Walne Zgromadzenie o godz. 11-ej.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU.

odbyło się dnia 7. maja. 1. Przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia. 2. Wydział ukonstytuował się jak następuje: sekretarz p. Gustaw Neusser, zastępca sekretarza p. por. Emanuel Pohl, skarbnik p. Józef Romaszkan, gospodarz p. Tadeusz Kuschee, zastępca

gosp. p. Gustaw Schneider, kapitanowie jazdy pp. Maryan Dawidowski, dr. Mikolasch i Władysław Piżl, komisya sportowa ci sami (z prawem kooptowania dwóch członków), redaktor klubowy p. dr. Henryk Mikolasch. 3. Przyjęto na członków czynnych: pp. Ludwika Christlbauera, technika, — Ryszarda Meyera, urzędnika zakładu kredyt. dla handlu i przem., — Seweryna Komuniewskiego, księgarza, — Wojciecha Emeryka Lercha, urzędnika banku zaliczkowego, — Artura Poppera, porucznika 80 p. p.. — b.) na członka zamiejscowego p. Ludwika Kuryłowicza z Bobrki, — c.) na członka wspierającego p. Emilią z Kubalów Komalską, żonę urzędnika banku kraj. — d.) na elewa p. Armanda Kościckiego, ucznia gimnazyum. 4. W sprawozdaniu komisyi robót torowych, uwydatnił p. Wł. Piżl, że roboty postępują nader szybko, i że spodziewa się oddać tor do użytku już pod koniec b. m. 5. Uchwalono odnowić kosztem 40 zł. rower klubowy, służący do nauki jazdy.

Na tem Prezes zamknął posiedzenie o godź. 8 ej.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski.

Zastępca przewodniczącego: Jarosław Pieniążek ul. Karola Ludwika l. 3.

Sekretarz: Witołd Bayger ul. Piekarska l. 21 a.

Ponowne Nadzwyczajne Walne Zebranie z dnia 8. bm. zmodyfikowało uchwałę Walnego Zebrania z 24. zm., dotyczącą ubezpieczenia kolarzy od wypadków w ten sposób, że wprowadzoną zostanie w Oddziale asekuracya dobrowolna. Zmianę tę spowodowało nie dość sympatyczne przyjęcie przez ogół kolarzy poprzedniej uchwały o asekuracyi przymusowej. Nadto zleciło Walne Zebranie Zarządowi udać się do Wydziału Towarzystwa gimnastycznego z wnioskiem wprowadzenia podobnej asekuracyi od wypadków w całem Towarzystwie tj. dla Oddziału gimnastycznego, konnego itp.

W dniu 16. bm. urządza Oddział kolarzy wyścig drogowy Mikołajów-Stryj (30 km.) Start w Mikołajowie przy 46 km. — meta przy 76 km. przed Stryjem. Wyjazd ze startu o godź. 9 rano wedle czasu lwowskiego. Do wyścigu dopuszczeni są członkowie wszystkich towarzystw polskich. Ciężar i wysokość przenośni maszyn dowolna. Dla zwycięzców przeznaczono 3 piękne nagrody honorowe. Wyścig odbędzie się bez względu na pogodę. — Wkładka wynosi 1 zł. — Wpisy przyjmuje sekretarz Oddziału druh Witołd Bayger (Lwów, Piekarska 21 a) do dnia 15. bm. godź. 12 w południe. — Zgłoszenia ustne w godzinach południowych od 1—2.

Zgłoszenia przy starcie dopuszczalne jedynie za jednomyślną zgodą biorących udział w wyścigu i za złożeniem podwójnej wkładki.

Równocześnie z wyścigiem odbędzie się wycieczka do Stryja. Wyjazd ze Lwowa koleją o godź. 5 min. 56 (czas lwow.) rano do Mikołajowa, stąd o godź. 7 min. 16 (czas lwow.) rowerami do Stryja. Na metę przybędzie wycieczka dość wcześnie, by wynikowi wyścigów się przypatrzyć.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Komisya sportowa T. K. W. podaje do wiadomości, że w niedzielę dnia 23. maja odbędzie się wycieczka inauguracyjna do Stryja.

Punkt zborny: Kawiarnia Schneidera o godź. 5 rano.

Dojazd koleją do Mikołajowa stamtąd na kołach do Stryja.

W tym samym dniu, odbędzie się wyścig na przestrzeni 10 km. (bez względu na pogodę) między Bilcze-Wolicą a Stryjem.

W wyścigu tym mogą brać udział, członkowie wszystkich Towarzystw kolarskich z Galicyi, Królestwa Polskiego i W. Ks. Poznańskiego. — Start o godź. 9. rano (czas lwowski) przy 59 słupku kilometrowym, meta w Stryju przy 69 słupku kilometrowym.

Wkładka 2 złr., przy starcie podwójna i za zgodą wszystkich udział biorących. — Zgłoszenia bez wkładki nie będą przyjmywane.

Nagrody: pierwszemu medal złoty, drugiemu medal srebrny większy, trzeciemu medal srebrny mniejszy.

Zgłoszenia do dnia 22. maja przyjmuje sekretarz Towarzystwa p. Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka l. 11.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.
Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4.

Na posiedzeniu odbytem dnia 30. kwietnia b. r. uchwalił Wydział K. K. C.:

a) wnieść zażalenie do c. k. Dyrekcyi policyi w Krakowie na żołnierza polic. nr. 92, który jadącego p. Antoniego Tucha uchwycił za rączki maszyny, aby przekonać się czy ma numer, co mogło spowodować niebezpieczeństwo dla jadącego lub uszkodzenie maszyny;

b) wobec zniesienia numerów polic. w Wiedniu, aby także w Krakowie i we Lwowie numera i opłata zniesione zostały;

c) wobec zebrania dostatecznej sumy na budowę areny w drodze subskrypcyi, polecić komisyi arenowej wyszukanie odpowiedniego miejsca na arenę, przedłożenie planów i wniosków, tudzież odnośnego statutu regulującego stosunek Klubu do grona subskrybentów. Przedewszystkiem polecono komisyi arenowej wziąć pod uwagę, czy znajdujący się plac w parku krak. nie byłby odpowiedni na arenę;

d) przenieść miejsce rendez-vous członków Kr. K. C. na sezon letni z kawiarni Turlińskiego do mleczarni Dobrzyńskiej na plantach i uznać je za punkt zborny wszystkich zabaw i wycieczek;

e) programy i termina wszystkich wycieczek, wyścigów i zabaw spotowych, podawać do wiadomości za pośrednictwem „Koła“ i tablic umieszczonych za oknem w sklepie p. Jana Fenza w rynku gł. w cukierni p Mauriziego na linii A—B, w cukierni p. Schmidta na plantach i w mleczarni Dobrzyńskiej, w miejsce dawnych okólników lub kart korespondencyjnych;

f) wnieść podanie do komendy wojskowej, aby oficerowie w czynnej służbie pozostający mogli także przystępywać do klubu w charakterze członków zwyczajnych;

g) urządzić dnia 8. lub 9. maja „wycieczkę otwarcia sezonu“, zaś doroczny wyścig 30 klm., wobec złego stanu dróg i nieustalonej pogody na dzień 15. maja b. r. *St. Wierzbicki*

Sekretarz krak. K. K. C.



„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“.

w Krakowie.

Na posiedzeniu wydziału odbytem w dniu 8. maja 1897 przyjęto nowych członków między tymi siedmiu zwyczajnych, czterech zaś nadzwyczajnych.

Na członków zamiejscowych przyjęto:

P. Eugeniusza Nawarskiego z Kołomyi przedstawionego przez konsula St. Daczyńskiego, — P. Adolfa Wechtersbacha z Przemyśla przedstawionego przez konsula W. Pawulskiego. — Konsulem na całe Królestwo Polskie mianowano p. Stanisława Wyhowskiego w Warszawie.

Członkami honorowymi mianowiano: p. Kazimierza Hemerlinga, p. Zdzisława Ritterschilda, p. dra Stanisława Wierzbickiego.

Przyjęto do wiadomości ofiarowanie przez Karola hr. Raczyńskiego Protektora T. M. C. puharu wartości 100 złr. jako nagrody wędrownej za ustanowioną „przepaskę nadwiślańską nr. 1“. Pierwsze wyścigi T. M. C. na przestrzeni 25 km. i 10 km. odbędą się — o ile pogoda dopisze — dnia 23 maja na szosie mogilskiej. Sekretarz T. M. C.

Odpowiedzi Redakcyi.

P. Z. w Z. — Na zapytanie co do „Singerów“ i „Clevelandów“ znajdzie Pan odpowiedź w rubryce „Z dziedziny techniki, fabr. i handlu“.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Papierowe siodło jest najnowszym wynalazkiem w dziedzinie budowy kół. Papier-mâché przyjmuje doskonale każdy lakier i daje się bardzo dobrze utrzymywać, nadto jest lżejszym od skóry i nadzwyczaj trwałym. Jako dowód co do trwałości, posłużyć mogą używane w Ameryce koła kolejowe z masy papierowej.

Ruchliwa firma Mikołaja Ludwiga (we Lwowie, Akademicka l. 3), posiadająca na składzie rowery i wszelkie do nich przybory i potrzeby, zasługuje na szczere polecenie z naszej strony. Są tam mianowicie na składzie rowery z fabryki Singer & Co w Coventry, jednej z najstarszych (zał. w r. 1875) i pierwszych fabryk welocypedów w Anglii. Przednie te wyroby szybko się u nas zaaklimatyzowały, bo też na to zasługują. Szczególnie pięknie przedstawia się prawdziwie zbytkowny model „Modele de luxe“, jakoteż śliczna damska maszynka „Grand modele de luxe) nadzwyczaj lekka i zgrabna.

Prócz tego trzyma firma p. Ludwiga na składzie znakomite koła niemieckie „Dürkopp'a, i jednę z najbardziej renomowanych amerykańską markę „Cleveland“. Clevelandy są bardzo zgrabnie budowane, dzwona mają drewniane, kierownicę ruchomą, oryginalne siodełko i t. p., lecz w ogóle mniej są u nas dotychczas znane, tak że nie możemy o nich jeszcze wypowiedzieć stanowczego zdania. Prasa sportowa amerykańska wyraża się o nich bardzo pochlebnie.



LITERATURA.

Nakładem firmy G. Freytag & Bernd (Wien, VII/1 Schottenfeldgasse 64), wyszło bardzo ciekawe graficzne przedstawienie tegorocznych wyborów do Rady państwa (Reichsraths-Wahlkarte aller 5 Curien von Oesterreich), które daje najdokładniejszy, w doskonałych kolorowanych rysunkach przedstawiony obraz podziału stronnictw w parlamencie, wykaz deputowanych, procentowy stosunek stronnictw, podział mandatów na kraje, stosunki opłat podatków i wiele jeszcze ciekawych szczegółów. Ktokolwiek interesuje się obecnem życiem politycznem, znajdzie tam masę ciekawych dat. Kartę tę nabyć można w wszystkich większych księgarniach, lub wprost u wymienionej powyżej firmy za cenę 1 zł. a. w.

DROBNE OGŁOSZENIA.

Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.